Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 143 del 7 giugno 1971

Spedizione in abbonamento postale - Gruppo 1

GAZZETTA UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA — ROMA - Lunedì, 7 giugno 1971 — SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI E DECRETI - TELEFONO 650-139
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA GIUSEPPE VERDI, 10 - 00100 ROMA - CENTRALINO 8508

DECRETO MINISTERIALE 10 maggio 1971.

Criteri e modalità relativi all'erogazione, per gli anni 1968, 1969 e 1970, di contributi straordinari agli enti pubblici ed agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori.

LEGGI E DECRETI

DECRETO MINISTERIALE 10 maggio 1971.

Criteri e modalità relativi all'erogazione per gli anni 1968, 1969 e 1970, di contributi straordinari agli enti pubblici ed agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori.

IL MINISTRO
PER I TRASPORTI E L'AVIAZIONE CIVILE
DI CONCERTO CON
IL MINISTRO PER IL TESORO
E
IL MINISTRO PER IL BILANCIO
E LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 25 febbraio 1971, n. 94;

Vista la legge 28 settembre 1939, n. 1822, modificata dal decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1955, n. 771;

Vista la legge 14 giugno 1949, n. 410;

Decretà:

Art. 1.

Sono ammesse ai contributi dello Stato, previsti dalla legge 25 febbraio 1971, n. 94, le imprese titolari di concessioni di autoservizi di linea ordinari accordate dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Direzione generale M.C.T.C.) e dalle direzioni compartimentali M.C.T.C. ai sensi della legge 28 settembre 1939, n. 1822, e successive modificazioni.

Ai fini della determinazione del contributo, non sono considerate le autolinee concesse dalle regioni e dai comuni, quelle di gran turismo, nonchè le autolinee per le quali le imprese esercenti usufruiscono di altri interventi finanziari, sussidi o sovvenzioni a carico dello Stato.

Sono escluse dal contributo:

a) le imprese che non hanno assicurato la normale efficienza dei servizi da esse gestiti e nei confronti delle quali si sia già perfezionata la procedura di decadenza ai sensi dell'art. 34 della legge 28 settembre 1939, n. 1822; in tal caso non viene corrisposto il contributo sulla percorrenza relativa ai servizi per i quali sia da dichiarare la decadenza dalla concessione;

b) le imprese che, all'atto dell'erogazione del contributo, esercitino le loro autolinee in subappalto o non siano legittime titolari delle concessioni delle autolinee a cui il contributo medesimo va riferito per aver cessato l'esercizio per una qualsiasi ragione e per avere ceduto le autolinee ad altra impresa; in questo ultimo caso il contributo spetta al cessionario a partire dalla data in cui i disciplinari di concessione sono stati intestati al suo nome;

c) le imprese che non hanno rispettato il contratto di lavoro e le leggi sociali; a tal fine le direzioni compartimentali, ove sussistano fondati dubbi, possono acquisire gli elementi necessari presso gli uffici locali del Ministero del lavoro e della previdenza sociale.

Art. 2.

Le imprese che intendono chiedere il contributo debbono inoltrare domanda al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Direzione generale M.C.T.C., tramite la direzione compartimentale M.C.T.C. a cui compete la vigilanza sui servizi, entro il termine di trenta giorni dalla data di pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta Ufficiale.*

Le imprese richiedenti debbono, per ciascuno degli anni per i quali si chiede il contributo, allegare alla domanda una dichiarazione, debitamente sottoscritta dal legale rappresentante sotto la sua responsabilità, secondo lo schema allegato 1) al presente decreto; debbono altresì fornire la documentazione che sia ritenuta necessaria dalla direzione compartimentale M.C.T.C. a prova delle dichiarazioni rese.

Le imprese operanti con più gruppi di autolinee in varie regioni, per ottenere il contributo, debbono presentare le domande di cui sopra, separatamente per i singoli gruppi, tramite le direzioni compartimentali M.C.T.C. a cui compete la vigilanza sui servizi; la dichiarazione (allegato 1) di cui al precedente comma deve essere presentata anche per i gruppi per i quali non viene chiesto il contributo.

Art. 3.

Il contributo può essere erogato solo nel caso che risulti passivo il conto di esercizio, rispettivamente per gli anni 1968, 1969 e 1970, di tutto il complesso di autolinee ordinarie, di gran turismo ed internazionali, concesse all'impresa dallo Stato, dalle regioni e dai comuni.

Ai fini della determinazione del contributo, va considerata la percorrenza effettuata rispettivamente, negli anni 1968, 1969 e 1970, espressa in autobus/km., relativa alle corse previste nei disciplinari delle sole autolinee di concessione statale che risultino in disavanzo nonchè dalle corse *bis* effettuate sulle linee medesime, debitamente denunciate alla competente direzione compartimentale M.C.T.C. ai sensi delle vigenti disposizioni, con esclusione delle percorrenze relative ai giorni di sospensione dei servizi e delle percorrenze relative alle linee o tratte di linee concorrenti con servizi di trasporto ad impianti fissi e loro autoservizi sostitutivi.

Sono, inoltre, da escludere le percorrenze relative alle corse fuori linea ed agli altri eventuali trasporti estranei all'esercizio delle autolinee ordinarie.

Art. 4.

Ai fini della legge 25 febbraio 1971, n. 94, si intendono per autolinee concorrenti con pubblici servizi di trasporto viaggiatori ad impianti fissi e loro autoservizi sostitutivi, quelle che, con andamento parallelo, servono le medesime località e non siano sottoposte a divieto di servizio.

Per le autolinee parzialmente concorrenti con i servizi ad impianti fissi e loro autoservizi sostitutivi è ammesso il contributo per la parte di percorso non concorrente.

Si intendono per autolinee svolgentisi in zone montane, quelle il cui percorso presenti un dislivello tra le quote altimetriche minime e massime superiori a m. 500 o che si snodi per almeno due terzi a quota altimetrica superiore ai m. 600.

Si intendono per autolinee svolgentisi nei territori di cui alle leggi speciali per l'industrializzazione delle zone depresse, quelle che, per la maggior parte del percorso, ricadano nei territori di cui alle leggi 10 agosto 1950, n. 646; 10 agosto 1950, n. 647; 5 gennaio 1955,

n. 13; 19 marzo 1955, n. 105; 18 luglio 1956, n. 760; 26 giugno 1965, n. 717; 22 luglio 1966, n. 614 e successive modificazioni ed integrazioni.

L'impresa richiedente dovrà specificare nella domanda quali delle proprie autolinee ricadano nei predetti territori ed in virtù di quale disposizione questi ultimi ricevono la loro specifica qualificazione di zone depresse.

Art. 5.

Ai fini della presente legge, gli autobus si considerano, in funzione della potenza fiscale indicata sulla carta di circolazione nel modo seguente:

grandi, con potenza non inferiore ad HP 62;
medi, con potenza non inferiore ad HP 41;
piccoli, con potenza inferiore ad HP 41.

Art. 6.

I conti di esercizio delle singole imprese, risultanti dalla dichiarazione degli interessati, sono controllati dalle direzioni compartimentali M.C.T.C. a cui compete la vigilanza sui servizi, sulla base dei sottoindicati criteri.

Per le imprese esercenti separati gruppi di autolinee in più zone, i conti di esercizio vanno determinati per ciascun gruppo e sottoposti all'esame delle competenti direzioni compartimentali.

Sono da prendere in considerazione i prodotti di esercizio risultanti dalle dichiarazioni rese agli uffici finanziari ai fini dell'applicazione dell'I.G.E. e della imposta di bollo sui documenti di trasporto, nonchè i canoni postali e gli eventuali sussidi e contribuzioni percepite a qualsiasi titolo.

Le spese di esercizio denunciate dalle imprese sono da riconoscere entro i limiti dei costi chilometrici indicati nelle apposite tabelle che saranno approvate dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Direzione generale M.C.T.C., sentita la commissione interministeriale di cui alla legge 14 giugno 1949, n. 410.

Sono da controllare, altresì, tutti gli altri elementi indicati dalle imprese nella dichiarazione di cui al precedente art. 2.

Art. 7.

Sulla base dei controlli effettuati a norma del precedente articolo e delle eventuali rettifiche apportate alle dichiarazioni delle imprese interessate, le direzioni compartimentali M.C.T.C. devono determinare, con apposita perizia secondo lo schema allegato 2), per ognuno dei tre anni considerati e per ciascuna autolinea ordinaria di concessione statale:

a) la percorrenza effettiva espressa in autobus/km. della linea, con l'indicazione delle tratte concorrenti con servizi di trasporto ad impianti fissi e loro autoservizi sostitutivi, distinguendo la residua percorrenza a seconda che si riferisca ai casi ordinari o a quelli per i quali è ammissibile il maggiore contributo fino a L. 60 ad autobus/km.;

b) le risultanze di esercizio con la specificazione dei ricavi, dei costi e dell'avanzo o disavanzo da ritenere ammissibile sulla base dei costi chilometrici di cui al quarto comma del precedente art. 6.

Le direzioni compartimentali devono altresì calcolare le complessive percorrenze delle sole linee in disavanzo, nonchè il disavanzo ammissibile per l'intero gruppo delle autolinee di concessione statale.

L'ammontare del contributo liquidabile viene determinato secondo i criteri indicati nel successivo articolo 8.

Art. 8.

L'ammontare del contributo per ogni impresa e per ciascuno degli anni considerati, salvo quanto previsto nel secondo e terzo comma del presente articolo e nel successivo art. 10 è determinato nelle seguenti misure percentuali rispetto al disavanzo ritenuto ammissibile dell'intero gruppo delle autolinee di concessione statale:

— 0,60 per coefficiente d'esercizio fino a 1,10
— 0,62 » » » di 1,11
— 0,64 » » » » 1,12
— 0,66 » » » » 1,13
— 0,68 » » » » 1,14
— 0,70 » » » » 1,15
— 0,72 » » » » 1,16
— 0,74 » » » » 1,17
— 0,76 » » » » 1,18
— 0,78 » » » » 1,19
— 0,80 » » » » 1,20
— 0,82 » » » » 1,21
— 0,84 » » » » 1,22
— 0,86 » » » » 1,23
— 0,88 » » » » 1,24
— 0,90 » » » » 1,25 e superiore

La restante parte del disavanzo ritenuto ammissibile è ammessa al contributo nella medesima misura percentuale esistente tra le entrate a tariffa ridotta per trasporti sociali ed il totale degli introiti.

In ogni caso l'ammontare del contributo da erogare non può superare nè il contributo massimo ammissibile nei limiti di L. 30 o di L. 60 per autobus/km., indicati nell'art. 1 della legge 25 febbraio 1971, n. 94, sulle percorrenze delle sole autolinee di concessione statale in disavanzo, nè i nove decimi del disavanzo denunciato dall'impresa per il complesso delle linee esercitate, comprese quelle di concessione comunale e regionale.

Art. 9.

Per le imprese operanti con più gruppi di autolinee in varie regioni, la Direzione generale M.C.T.C. provvederà al raggruppamento delle varie perizie, determinando l'entità del contributo per tutto il complesso aziendale.

Art. 10.

Qualora la sommatoria di tutti i contributi, da erogare ai sensi degli articoli precedenti, non corrisponda alla disponibilità finanziaria di cui alla legge 25 febbraio 1971, n. 94, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Direzione generale M.C.T.C., sentita la commissione interministeriale prevista dalla legge 14 giugno 1949, n. 410, disporrà un adeguamento percentuale della misura del contributo da accordare a ciascuna impresa richiedente, senza peraltro superare i limiti di cui all'art. 1 della legge 25 febbraio 1971, n. 94, e comunque i nove decimi del disavanzo denunciato dall'impresa per il complesso delle linee esercitate.

Art. 11.

Le imprese a totale partecipazione dello Stato o di sue aziende autonome che intendono avvalersi del contributo nella misura prevista dal terzo comma dell'art. 1 della legge 25 febbraio 1971, n. 94, dovranno allegare alla domanda, per ciascuno dei tre anni considerati, il conto economico relativo alle sole autolinee ordinarie di concessione statale, approvato dai propri organi amministratori e convalidato dal visto del collegio dei revisori dei conti.

Le domande delle imprese a totale partecipazione dello Stato o di sua azienda autonoma vanno presentate direttamente al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Direzione generale M.C.T.C.).

Le imprese a parziale partecipazione dello Stato o delle regioni, per potersi avvalere del beneficio del maggior contributo previsto nell'art. 1, secondo comma, della legge 25 febbraio 1971, n. 94, debbono allegare alla domanda di contributo una congrua documentazione dalla quale risulti la forma di partecipazione all'impresa dello Stato o della regione.

Art. 12.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Direzione generale M.C.T.C.) può, a richiesta delle imprese interessate e sentita la commissione interministeriale prevista dalla legge 14 giugno 1949, n. 410, disporre il pagamento di acconti sui contributi relativi agli anni 1968 e 1969.

La domanda dell'impresa per la richiesta dell'acconto può essere presentata, separatamente dalla domanda di cui all'art. 2, nel termine di trenta giorni dalla data di pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta Ufficiale* e deve essere corredata da una dichiarazione dell'impresa secondo lo schema allegato 3).

L'acconto può essere erogato alle seguenti condizioni:

a) che non ricorrano le condizioni ostative indicate nel terzo comma dell'art. 1 del presente decreto;

b) che l'impresa sia in possesso dei regolari atti di proroga delle concessioni per il 1971;

c) che l'impresa non abbia inoltrato domanda di cessione delle autolinee di cui è concessionaria ad altre imprese;

d) che l'impresa dichiari che non intende cedere ad altri le autolinee di cui è concessionaria, nel corso degli anni 1971 e 1972;

e) che non siano in corso procedure di decadenza nei confronti dell'impresa, ai sensi dell'art. 34 della legge 28 settembre 1939, n. 1822.

Per le imprese alle quali fu erogato il contributo straordinario previsto dalla legge 28 marzo 1968, n. 375, l'acconto può essere accordato rispettivamente per gli anni 1968 e 1969, in misura equivalente al contributo corrisposto per il secondo semestre del 1967, sempre che l'andamento economico dell'azienda, a giudizio della competente direzione compartimentale M.C.T.C., non presenti sostanziali mutamenti rispetto a quello risultante dall'istruttoria esperita per l'applicazione della legge 28 marzo 1968, n. 375.

Nel caso di cui al comma precedente, l'acconto è erogato sulla base di un parere della direzione compartimentale M.C.T.C. competente per territorio dal quale dovrà risultare che sussistono le condizioni di cui al terzo comma del presente articolo.

Il parere della direzione compartimentale M.C.T.C. deve richiamare i dati essenziali, relativi alla percorrenza chilometrica annua ed alle risultanze dei conti d'esercizio, desunti dalle dichiarazioni allegate alla domanda dell'impresa per la concessione dei contributi di cui all'art. 2 del presente decreto.

Inoltre, nel parere devono essere richiamati i dati desunti dall'istruttoria esperita in applicazione della legge 28 marzo 1968, n. 375, e particolarmente la percorrenza in autobus/km. ammessa ed il contributo erogato relativamente al secondo semestre del 1967.

Qualora la direzione compartimentale M.C.T.C. riscontri sostanziali mutamenti nella situazione delle imprese di cui al quarto comma o nel caso di imprese che non percepirono contributi ai sensi della legge 28 marzo 1968, n. 375, l'acconto può essere erogato sulla base alla perizia elaborata dalla direzione compartimentale M.C.T.C. competente per territorio ai sensi dell'art. 7 del presente decreto e dopo il completamento dell'istruttoria sulla domanda di cui all'art. 2 dello stesso decreto.

Nell'ipotesi prevista nel comma precedente, in relazione a quanto disposto dall'art. 10 del presente decreto, l'ammontare dell'acconto non può superare il trenta per cento del contributo liquidabile rispettivamente per il 1968 e 1969, risultante dalla perizia.

Per le imprese operanti con più gruppi di autolinee in zone diverse l'ammontare dell'acconto è stabilito sulla base delle istruttorie esperite per ciascun gruppo dalle direzioni compartimentali M.C.T.C. competenti per territorio.

In ogni caso, l'acconto non può essere erogato alle imprese nei confronti delle quali, a giudizio della direzione compartimentale M.C.T.C., si prevede che i contributi straordinari siano da vincolare per intero al rinnovo del materiale rotabile ai sensi dell'art. 2 della legge 25 febbraio 1971, n. 94.

Il recupero delle somme erogate a titolo di acconto è effettuato con la liquidazione del contributo relativo, rispettivamente, al 1968 e al 1969.

Eventuali somme pagate, a titolo di acconto ed eccedenti quelle spettanti per il 1968 e il 1969, sono recuperate con la liquidazione del contributo relativo all'anno 1970.

Art. 13.

I risultati degli adempimenti di cui agli articoli precedenti sono sottoposti al parere della commissione interministeriale prevista dalla legge 14 giugno 1949, n. 410, ai fini delle conseguenti erogazioni, da disporre con decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile.

Art. 14.

Il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, con il medesimo decreto con il quale viene disposta l'erogazione del contributo, può, su proposta della direzione compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione competente per territorio, sentita la giunta regionale della regione nel cui territorio si esercita il servizio, vincolare in tutto o in parte l'utilizzazione del contributo accordato a determinate imprese al rinnovo del materiale rotabile.

Le proposte delle direzioni compartimentali, ai fini di quanto previsto nel primo comma, dovranno essere formulate all'atto dell'invio al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Direzione generale della M.C.T.C.) della documentazione istruttoria relativa all'erogazione del contributo.

Roma, addì 10 maggio 1971

Il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile
VIGLIANESI

Il Ministro per il tesoro
FERRARI AGGRADI

Il Ministro per il bilancio e la programmazione economica
GIOLITTI

Registrato alla Corte dei conti, addì 26 *maggio* 1971
Registro n. 3 *bilancio Trasporti, foglio n.* 205

ALLEGATO 1

IMPRESA

....

....

....

DICHIARAZIONE

La sottoscritta Impresa ....

....

con sede in ....

a corredo della domanda in data .... con la quale ha chiesto, ai sensi della legge 25 febbraio 1971, n. 94, un contributo dello Stato per l'anno .... per l'esercizio di autoservizi di linea ordinari di concessione statale, dichiara quanto dettagliatamente riportato nei successivi Quadri A, B e C, assumendo piena ed incondizionata responsabilità sulla veridicità dei dati denunciati.

Dichiara, inoltre, in osservanza dell'ultimo comma dell'articolo 1 di detta legge:

a) di esercitare le autolinee per le quali chiede il contributo in base a formali atti di proroga, per il 1971, delle corrispondenti concessioni, rilasciati dalla Direzione compartimentale M.C.T.C. per ....

....

b) di aver assicurato la normale efficienza dei servizi;

c) di non aver in corso richieste di nulla osta per la cessione di tutte o di parte delle autolinee di concessione statale di cui è concessionaria e di non avere intenzione di cedere ad altri tutte o parte delle autolinee medesime nel corso degli anni 1971 e 1972, salvo specifico preventivo consenso del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile;

d) di non esercitare le autolinee stesse in subappalto;

e) di aver rispettato il contratto di lavoro e le leggi sociali.

L'IMPRESA

Data ....

....

(firma del titolare o legale rappresentante)

QUADRO A

Dichiara che il CONTO ECONOMICO GENERALE *per l'intero complesso aziend*

ai CONTI DI ESERCIZIO DEL COMPLESSO DELLE AUTOLINEE ESERCITA

N.	ATTIVITÀ SVOLTE RIENTRANTI NEL CONTO ECONOMICO GENERALE DELL'AZIENDA	Percorrenza effettiva Autobus - Km. (ove ricorra)	RICAVI		
			Prodotti del traffico e vari (al netto tributi erar.)	Canoni Sussidi Enti Locali Sovvenzioni (al netto tributi erar.)	TOTALE
0	1	2	3	4	5 = (3+4)
	PARTE I				
	CONTI DI ESERCIZIO DEL COMPLESSO DELLE AUTOLINEE ESERCITATE				
	(escluse quelle ammesse ad altre forme d'intervento statale: sussidi integrativi o sovvenzioni d'esercizio)				
1	Autolinee ordinarie concesse dallo Stato (*) (nazionali e internazionali)				
2	Autolinee Gran Turismo concesse dallo Stato (nazionali e internazionali)				
3	Autolinee concesse dagli Enti Locali . .				
4	....				
	TOTALE PARTE I				
	Ricavi e Costi chilometrici riferiti alle risultanze della parte I e cioè rapporti tra i totali dei ricavi e dei costi con le percorrenze in Aut-Km. della colonna 2	→			
	PARTE II				
	CONTI DI ESERCIZIO DI ALTRI SERV. DI TRASP.				
1	Autolinee integrative e sostitutive di servizi di trasporto ad impianti fissi che usufruiscono d'interventi statali				
2	Servizi di noleggio				
3	Corse fuori linea				
4	Altri sistemi di trasporto (ferrovie, tramvie, etc.)				
5	....				
	TOTALE PARTE II				
	PARTE III				
	ALTRE ATTIVITÀ COMPRESE NEL BILANCIO AZIENDALE				
1	....				
2	....				
	TOTALE PARTE III				
	TOTALE GENERALE PARTI I, II, III				

(*) Dettaglio al quadro C.

COSTO ANNUO MEDIO per Autobus-Km. per i soli servizi ammissibili a contributo (arrotondato alla lira nei modi d'uso):

$$\frac{\text{Totale costi della parte I, voce 1, colonna 11}}{\text{Autobus-Km. della parte I, voce 1, colonna 2}} = \text{L.} \; . \; . \; . \quad \boxed{}$$

QUADRO B

Dichiara, per quanto riguarda le risultanze riportate nel Quadro A, *i seguenti elementi :*

1 - PARTECIPAZIONE ENTI PUBBLICI

L'IMPRESA È A PARTECIPAZIONE . . . . . (Per il caso affermativo fornire gli elementi nella parte riservata alle note)

- DELLO STATO — NO ☐ SI ☐
- DELLA REGIONE — NO ☐ SI ☐

2 - PERSONALE

a) Al personale dipendente si applica il trattamento di cui al R. D. 8 Gennaio 1931 n. 148 e successive modifiche e integrazioni — NO ☐ SI ☐

b) Costo medio per agente: $\frac{\text{retribuzione (quadro A - parte I - voce 1 - col. 7) L.}}{\text{n. agenti (quadro A - parte I - voce 1 - col 6) N.}}$ = L. ☐

c) Analisi dipendenti e loro utilizzazione:

PERSONALE UTILIZZATO E PERCORRENZA MEDIA ANNUA PER QUELLO ADDETTO AL MOVIMENTO DEGLI AUTOSERVIZI	NUMERO AGENTI E PERCORRENZE		
	Complesso attività aziendali	Servizi automobilistici tutti	Solo autolinee ammissibili a contributo
	Quadro A		
	parti I, II e III	parte I voci tutte parte II voci 1, 2 e 3	parte I voce 1
AUTOBUS-Km. (quadro A - col. 2) →			
a) Addetto al movimento:			
- Autisti			
- Bigliettai			
- Controllori			
Totale Movimento .			
PERCOR. MEDIA ANNUA PER AGENTE DEL MOV. $\frac{\text{Autobus-Km.}}{\text{Tot. Ag. Mov.}}$ →			☐
b) Addetto ad altri servizi:			
- Uffici			
- Officine			
....			
Totale Altri Servizi .			
TOTALE COMPLESSIVO (a + b) .			

3 - MATERIALE ROTABILE

a) Composizione parco

Tipi	Quantità ordin.	Quantità riserva	Età media	Per servizi ammis. contrib.
1	2	3	4	5
Piccoli . .				
Medi . .				
Grandi . .				
Snodati .				
Totale				
Da noleggio				
Urbani . .				
Tot. Compl.				

b) Percorrenza annua media per autobus:

$\frac{\text{Aut-Km. serv. a contributo (quadro A, parte I, voce 1, col. 2)}}{\text{parco autobus (incl. riserva) per serv. a contributo (col. 5)}}$ =

= .... = Km. ☐

IL DICHIARANTE

....

(Recto)

QUADRO C

Dichiara che nelle risultanze dell'anno [ ] *riportate nel Quadro A - elencate, esercitate ai sensi della Legge 28 Settembre 1939 n. 1822 e successive carico dello Stato, con indicazione, per ciascuna autolinea, delle notizie a*

N.	AUTOLINEE ORDINARIE DI CONCESSIONE STATALE (Quadro A - parte I - voce 1)	ESTREMI DISCIPLINARE DI CONCESSIONE	PERCORRENZE IN AU			
			EFFETTIVE			
			Come da disciplinare di concessione	Corse bis denunciate	Sospens. Varie	TOTALE
			3			
0	1	2	a	b	c	d = (a+b-c)
		TOTALE (o eventuale riporto)				

* Costo annuo medio per Autobus Km. riportato in calce al Quadro A.

Parte I - Voce 1, sono comprese TUTTE le autolinee ordinarie di concessione statale, qui di seguito modificazioni, per le quali NON usufruisce d'interventi finanziari, sussidi o sovvenzioni a fianco riportate:

TOBUS-KM.			RICAVI				COSTI	
Tratte concorr. con servizi a imp. fissi o sostit.	Ammissibili a contributo		PRODOTTI (al netto tributi erariali) A TARIFFA		Canoni Sussidi Enti Locali e varie (al netto trib. erariali)	TOTALE	Costo medio Aut-Km.	IMPORTO
	In zona normale	In zone montane o depresse	Ordinaria	Ridotta				
			4				5	
e	f = (d — e)	g = (d — e)	a	b	c	d = (a + b + c)	a *	b = (5a × 3d)

IL DICHIARANTE

____

a detrarre RICAVI (totale col. 4d) ....

DISAVANZO . . . .

ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE DEI QUADRI A, B, C

QUADRO A Si riferisce al complesso delle attività svolte dall'Azienda rientranti nel conto economico generale e quindi anche se diverse dall'esercizio di autoservizi. Le risultanze dell'intera attività aziendale, che debbono coincidere (salvo quanto indicato nella colonna 10) con gli elaborati relativi alle risultanze economiche aziendali di fine anno, vanno esposte compiutamente, suddivise nelle tre parti indicate.

Nella Parte I riferita ai « Conti di esercizio del complesso delle autolinee esercitate » — cui fa esplicito riferimento la legge — vanno indicate le risultanze sia delle autolinee di concessione statale (ordinarie e di gran turismo), sia quelle di concessione comunale o regionale. Sono però da escludere gli autoservizi sostitutivi di ferrotramvie, nonchè quelli ordinari inclusi nei piani finanziari per la determinazione delle sovvenzioni di esercizio perchè considerati integrativi di servizi di trasporto a impianti fissi o degli autoservizi sostitutivi. Sono anche da escludere i noleggi ed i servizi « Fuori linea ».

A chiusura della Parte I vanno indicati i « Ricavi e costi chilometrici » attraverso il rapporto dei totali delle singole colonne di ricavi e costi con il totale delle percorrenze in Autobus-Km. della colonna 2.

OVE IL RISULTATO DI ESERCIZIO DI QUESTA PRIMA PARTE FOSSE IN PAREGGIO O IN AVANZO (TOTALE COLONNA 12), CADREBBE IL PRESUPPOSTO PER LA RICHIESTA DEL CONTRIBUTO.

Nella Parte II riferita ai conti di esercizio di altri servizi di trasporto, vanno indicate le risultanze, oltre che dei servizi specificatamente esclusi dalla parte I, anche degli altri sistemi di trasporto quali ferrovie, tramvie etc.

Nella Parte III vanno indicate le risultanze economiche di tutte le altre attività che rientrano nel bilancio aziendale.

Il riparto dei ricavi e dei costi tra le distinte parti e tra le voci di ogni singola parte riferite alle diverse attività indicate, deve effettuarsi con la massima aderenza all'entità dei servizi svolti, sicchè le imputazioni delle risultanze conseguite dovranno apparire proporzionate ed in armonia a tali entità.

Colonna 1: i servizi aziendali sono da raggruppare nelle voci ivi indicate per le tre parti sopra illustrate, salvo particolari servizi o altre forme di attività non previste da specificare nelle righe tratteggiate.

Colonna 2: è da indicare la percorrenza in Autobus-Km, per qualsiasi servizio automobilistico, quale in effetti risulta dai programmi di esercizio, con inclusione delle corse *bis* regolarmente denunciate e con esclusione delle mancate percorrenze a seguito di sospensioni varie.

Colonne 3, 4, 5: sono da indicare i ricavi di gestione sia per quanto riguarda i prodotti del traffico, fuori traffico e di qualsiasi altra forma di attività — al netto di tasse erariali, IGE, bollo (colonna 3) — e sia per quanto riguarda i canoni postali, i sussidi degli enti locali e le sovvenzioni statali, anche essi al netto (colonna 4), nonchè i totali complessivi (colonna 5).

Colonne 6, 7: il costo relativo al personale, da indicare con inclusione degli oneri riflessi per contributi previdenziali, assistenziali ed altri vari (colonna 7) deve essere preceduto dall'indicazione del numero di agenti cui il costo stesso si riferisce (colonna 6). Il totale complessivo delle colonne in esame per le tre parti del Quadro A deve corrispondere all'intero personale aziendale.

Colonna 8: debbono indicarsi, cumulativamente, i costi per tutti i materiali di esercizio quali: carburanti, lubrificanti, pneumatici e manutenzione per i servizi automobilistici; materiali di qualsiasi altro genere per gli altri sistemi di trasporto e per tutte le altre forme di attività. I costi per la manutenzione comprenderanno anche quelli per la mano d'opera solo nel caso che la manutenzione stessa sia stata eseguita presso terzi.

Colonna 9: le spese generali di amministrazione e direzione, gli oneri finanziari e patrimoniali per eventuali interessi passivi ed ammortamenti impianti fissi sono da indicare cumulativamente.

Colonna 10: deve indicarsi l'onere relativo all'ammortamento degli autobus; ove l'Azienda, per necessità di bilancio non avesse calcolato alcuna quota di ammortamento autobus, o l'avesse computata in misura insufficiente, può indicarne il relativo importo, dandone motivata giustificazione nella parte riservata alle « note ».

Colonne 11, 12: dalla differenza tra il totale dei ricavi (colonna 5) ed il totale dei costi (colonna 11) si determina, per ogni singola voce, il risultato di esercizio e cioè l'avanzo o il disavanzo, il cui complessivo totale, per le tre parti, dovrà corrispondere al risultato del conto economico generale, salva l'eventuale integrazione di cui alla colonna 10.

IN CALCE AL QUADRO A E' DA INDICARE IL COSTO MEDIO ANNUO (ARROTONDATO ALLA LIRA NEI MODI D'USO) RIFERITO ALLA SOLA VOCE 1 - PARTE I CHE SERVIRA' DI BASE PER LO SVILUPPO DEI COSTI DELLE LINEE RIPORTATE NEL QUADRO C.

QUADRO B — Oltre alla specificazione circa la partecipazione o meno, nell'impresa, dello Stato o della Regione, sono da indicare taluni elementi di valutazione per i servizi riportati nel Quadro A, di cui alcuni concernenti il personale, con particolare riferimento alla « percorrenza annua media per agente del movimento », ottenuta dal rapporto tra le percorrenze in Autobus-Km. ed il numero degli agenti addetti al movimento; altri concernenti invece il materiale rotabile automobilistico, con particolare riguardo alla percorrenza annua media degli autobus adibiti alle linee per le quali si chiede il contributo, nonchè alle caratteristiche degli autobus intendendo per grandi quelli con potenza non inferiore a HP 62, medi con potenza non inferiore a HP 41 e piccoli con potenza inferiore a HP 41.

QUADRO C — E' da riportare in questo quadro il dettaglio della voce 1 della parte I del Quadro A, relativo al complesso delle autolinee ordinarie di concessione statale, sia che presentino risultanze passive che attive, con le seguenti ulteriori avvertenze per ogni singola colonna.

Colonna 1: le autolinee ordinarie internazionali vanno considerate limitatamente al tratto in territorio italiano, a meno che non viaggino a porte chiuse sul tratto in territorio estero, nel qual caso l'autolinea è da considerare per intero essendo ad esclusivo servizio di viaggiatori italiani.

Colonna 2: data e numero del disciplinare di concessione.

Colonna 3: le percorrenze devono indicarsi secondo il programma previsto dal disciplinare di concessione, con esclusione dei percorsi a vuoto e delle corse *bis* non denunciate alla competente Direzione compartimentale come da norme in vigore. Sono poi da escludere le mancate percorrenze per sospensioni del servizio. Ai fini della determinazione della percorrenza ammissibile a contributo, debbono diffalcarsi le percorrenze in Autobus-Km. in tutto o in parte concorrenti a servizi di trasporto ad impianti fissi o loro autolinee sostitutive. Per autolinee concorrenti con servizi ad impianti fissi o loro autolinee sostitutive s'intendono quelle che, con andamento parallelo a questi, servono le medesime località e non sono sottoposte a divieti di servizio. Nella parte riservata alle annotazioni dell'Impresa vanno indicate le tratte in argomento. La residua percorrenza sarà da considerare integralmente o in zona normale, o in zona montana o depressa. Per autolinea in zona montana s'intende quella il cui percorso presenta un dislivello tra le quote minime e massime superiore a 500 metri o che si snoda per almeno due terzi a quota altimetrica superiore a metri 600. Per autolinea in zona depressa s'intende quella che per la maggior parte del percorso ricade nei territori di cui alle leggi 10 agosto 1950, n. 646, 10 agosto 1950, n. 647, 5 gennaio 1955, n. 13, 19 marzo 1955, n. 105, 18 luglio 1956, n. 760, 26 giugno 1965, n. 717, 22 luglio 1966, n. 614 e successive modificazioni e integrazioni.
Nel caso che ricorra quest'ultima ipotesi l'Impresa richiedente dovrà indicare, nelle note, in virtù di quale disposizione il territorio interessante l'autolinea riceva la sua specifica qualificazione di zona depressa.

Colonna 4: i prodotti sono da indicare al netto di IGE e bollo, suddividendone gli importi in base alle tariffe praticate: ordinarie e ridotte; sono da indicare, altresì, i canoni postali ed eventuali sussidi o sovvenzioni degli enti locali, anche essi al netto.

Colonna 5: indicare le spese di esercizio linea per linea, moltiplicando la percorrenza dell'anno (colonna 3 d) per il costo annuo medio per Autobus-Km. riportato in calce al Quadro A, riferito ai soli servizi ammissibili a contributo (parte I, voce 1). Dal totale dei costi detrarre il totale dei ricavi per la determinazione del disavanzo complessivo che dovrà risultare corrispondente a quello riportato al Quadro A — parte I — voce 1.

TOBUS-KM.			RICAVI				COSTI	
Tratte concorr. con servizi a imp. fissi o sostit.	Ammissibili a contributo		PRODOTTI (al netto tributi erariali) A TARIFFA		Canoni Sussidi Enti Locali e varie (al netto trib. erariali)	TOTALE	Costo medio Aut-Km.	IMPORTO
	In zona normale	In zone montane o depresse	Ordinaria	Ridotta				
			4				5	
e	f = (d — e)	g = (d — e)	a	b	c	d = (a + b + c)	a *	b = (5a × 3d)

IL DICHIARANTE

____

a detrarre RICAVI (totale col. 4d)	
DISAVANZO	

ALLEGATO 2

CODICE AZIENDA

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE
DIREZIONE COMPARTIMENTALE M.C.T.C. PER ______

LA DIREZIONE COMPARTIMENTALE, VISTA LA LEGGE N. 94 DEL 25.2.71 ;
VISTO IL DECRETO INTERMINISTERIALE N. ______ DEL ______ ;
VISTA LA DOMANDA DELL'IMPRESA ______
______ IN DATA ______ ;
VISTA LA DICHIARAZIONE ALLEGATA ALLA SUDDETTA DOMANDA;
CONSIDERATO CHE L'IMPRESA E' IN POSSESSO DEI FORMALI ATTI DI PROROGA, PER IL 1971, DELLE CONCESSIONI DELLE AUTOLINEE PER LE QUALI HA CHIESTO IL CONTRIBUTO E CHE ESERCITA LEGITTIMAMENTE LE AUTOLINEE MEDESIME; CHE NON LE GESTISCE IN SUBAPPALTO E CHE HA ASSICURATO LA NORMALE EFFICIENZA DEI SERVIZI;
CONSIDERATO CHE DAGLI ATTI DI UFFICIO E DALLA DOCUMENTAZIONE ESIBITA A CORREDO DELLA DOMANDA RISULTA CHE NELL'ANNO ______ L'IMPRESA HA RISPETTATO IL CONTRATTO DI LAVORO E LE LEGGI SOCIALI;
VISTA LA PERIZIA RIPORTATA NEL PRESENTE MODULO;
TENUTO CONTO DELL'AMMONTARE DEL DISAVANZO RITENUTO AMMISSIBILE SULLA BASE DEL COEFFICIENTE DI ESERCIZIO DEL COMPLESSO DELLE AUTOLINEE ORDINARIE DI CONCESSIONE STATALE, NONCHE' DELLA INCIDENZA DEGLI ONERI DEI TRASPORTI DI CARATTERE SOCIALE;
DETERMINA COME APPRESSO IL CONTRIBUTO LIQUIDABILE A FAVORE DELL'IMPRESA ______
______ PER L'ANNO ______ :

A - COEFFICIENTE DI ESERCIZIO = $\frac{\text{TOTALE COSTI (COLONNA 4B) £. ______}}{\text{TOTALE RICAVI (COLONNA 3D) £. ______}}$ = [ ]

B - B1 - DISAVANZO AMMISSIBILE (TOTALE FINALE COLONNA 5B) = £. ______

B2 - RIDUZIONE DEL DISAVANZO AMMISSIBILE DI CUI AL PRECEDENTE PUNTO B1 ALL'IMPORTO CORRISPONDENTE ALLA ALIQUOTA A FIANCO INDICATA PER OGNI COEFFICIENTE DI ESERCIZIO, PER LA DETERMINAZIONE DELLA MISURA DEL LIMITE MASSIMO DEL CONTRIBUTO LIQUIDABILE, SALVO IL REINTEGRO RISULTANTE DAL COMPUTO DI CUI AL SUCCESSIVO PUNTO C3:

A ≤ 1,10 = 0,60	A = 1,14 = 0,68	A = 1,18 = 0,76	A = 1,22 = 0,84
A = 1,11 = 0,62	A = 1,15 = 0,70	A = 1,19 = 0,78	A = 1,23 = 0,86
A = 1,12 = 0,64	A = 1,16 = 0,72	A = 1,20 = 0,80	A = 1,24 = 0,88
A = 1,13 = 0,66	A = 1,17 = 0,74	A = 1,21 = 0,82	A ≥ 1,25 = 0,90

IL DISAVANZO SI RIDUCE PERTANTO A ⇨ £. ______

B3 - AMMONTARE ABBATTIMENTO (B1 MENO B2) ⇨ = £. ______

C - C1 - DELL'ABBATTIMENTO DI CUI AL PUNTO B3 SI RIAMMETTE UNA ALIQUOTA CORRISPONDENTE A QUELLA RISULTANTE DALLA INCIDENZA DEGLI ONERI SOCIALI, E CIOE':

C2 - INCIDENZA PERCENTUALE ONERI PER TRASPORTI SOCIALI DETERMINATA COMPLESSIVAMENTE:

$\frac{\text{TOTALE RICAVI A TARIFFA RIDOTTA (COLONNA 3B) = £. ______}}{\text{TOTALE COMPLESSIVO RICAVI (COLONNA 3D) = £. ______}}$ × 100 = [%]

C3 - DISAVANZO DETERMINATO AL PUNTO B2: ⇨ £. ______
+ ______ % (C2) DI £. ______ (B3), PARI A £. ______

C4 = DISAVANZO AMMISSIBILE CON INCIDENZA ONERI SOCIALI ⇨ = £. [ ]

CONTRIBUTO LIQUIDABILE RISPETTO AI LIMITI MASSIMI STABILITI

D - D1 - CONTRIBUTO MASSIMO CONCEDIBILE IN BASE AI LIMITI DI LEGGE ED ALLE PERCORRENZE DELLE SOLE LINEE IN DISAVANZO:
SECONDO TOTALE COLONNA 2C: AUTOBUS-KM ______ × 30 = £. ______
SECONDO TOTALE COLONNA 2D: AUTOBUS-KM ______ × 60 = £. ______
IN TOTALE = £. [ ]

D2 - DISAVANZO COMPLESSIVO DICHIARATO DALL'IMPRESA AL QUADRO A PARTE PRIMA DELL'ALLEGATO ALLA DOMANDA:
£. ______ , DI CUI I 9/10 ⇨ = £. [ ]

D3 - IL CONTRIBUTO DEFINITIVAMENTE LIQUIDABILE RESTA DETERMINATO NEL MINORE DEI TRE IMPORTI INDICATI AI PUNTI C4, D1 E D2, E CIOE' ⇨ = £. [ ]

IL DIRETTORE COMPARTIMENTALE

______

E - ATTRIBUZIONE DEL CONTRIBUTO LIQUIDATO AL PUNTO D3 AL TIPO DI PERCORRENZE PRESE IN ESAME, SULLA BASE DELLA MISURA CHILOMETRICA EFFETTIVAMENTE RICONOSCIUTA:

$\frac{\text{IMPORTO DEFINITIVAMENTE LIQUIDABILE (PUNTO D3) = £. ______}}{\text{CONTRIBUTO MASSIMO CHILOMETRICO (PUNTO D1) = £. ______}}$ = COEFFICIENTE DI LIQUIDAZIONE [ ]

COEFFICIENTE LIQUIDAZIONE [ ] ×
- £. 30 = £. ______ × AUTOBUS-KM ______ (SECONDO TOT.COL.2C) = £. [ ]
- £. 60 = £. ______ × AUTOBUS-KM ______ (SECONDO TOT.COL.2D) = £. [ ]

TOTALE COME DA D3 = £. ______

ANNO

IMPRESA

REVISIONE DELLA DICHIARAZIONE DELL'IMPRESA ____________________

____________________ PER L'ANNO [ ]

RISULTANZE AMMESSE PER LE AUTOLINEE DI CONCESSIONE STATALE ANALIZZATE NEL PROSPETTO SEGUENTE:

NUMERO D'ORDINE	AUTOLINEE DI CONCESSIONE STATALE	PERCORRENZE (AUTOBUS-KM)			
		EFFETTIVE	TRATTE CONCORRENTI CON SERVIZI A IMP. FISSI O SOSTITUT.	SOGGETTE A CONTRIBUTO	
				IN ZONA NORMALE	IN ZONE MONTANE O DEPRESSE
0	1	2			
		A	B	C = (A-B)	D = (A-B)
	EVENTUALI RIPORTI				
	TOTALI (A RIPORTARE)				
	SECONDO TOTALE PER LE SOLE AUTOLINEE IN DISAVANZO				

		PICCOLI	MEDI	GRANDI
ELEMENTI PER LA RICERCA DEI COSTI DI TABELLA DEI TRE TIPI DI AUTOBUS	NUMERO DEGLI AUTOBUS IMPIEGATI DISTINTI PER TIPO			
	PERCORRENZA MEDIA PER AUTOBUS PARI A KM			
	PERCORRENZA MEDIA ANNUA PER AGENTE DEL MOVIMENTO			
COSTO MEDIO PONDERALE AMMISSIBILE PER AUTOBUS-KM				

RICAVI				COSTI		RISULTATO PER OGNI AUTOLINEA	
PRODOTTI AL NETTO DEI TRIBUTI ERARIALI A TARIFFA		CANONI SUSSIDI ENTI LOC. E VARIE	TOTALE	COSTO MEDIO PER AUT.KM.	IMPORTO	AVANZO	DISAVANZO
ORDINARIA	RIDOTTA						
3				4		5	
A	B	C	D = (A+B+C)	A	B = 4A × (2A − 2B)	A = (3D − 4B)	B = (4B − 3D)

MENO AVANZO (TOT.COL. 5A) ______

DISAVANZO AMMISSIBILE ______

IL REVISORE: ______________________________

ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE DEL PRESENTE MODULO

COLONNA 1: **Dettaglio delle** autolinee di concessione statale (le sole che possono aspirare al contributo) **indicate complessivamente** dall'Impresa al Quadro A — parte I — voce 1 e, analiticamente, al Quadro C;

COLONNA 2: Percorrenze in Autobus-Km. risultanti dai disciplinari di concessione, con inclusione delle corse *bis* occasionali, purchè regolarmente denunciate e con detrazione delle mancate percorrenze per sospensione dei servizi per scioperi ed altre cause. Escluse in tutto o in parte le percorrenze concorrenti con servizi di trasporto ad impianti fissi, o sostitutivi, la percorrenza ammissibile a contributo sarà da considerare interamente svolta o in zona normale o in zona montana o depressa, secondo i criteri fissati. Al totale complessivo segue un secondo totale riferito alle percorrenze delle sole autolinee in disavanzo;

COLONNA 3: Ricavi risultanti dalle denunce sociali debitamente controllate, compresi i prodotti relativi alle corse *bis*, nonchè canoni postali, sussidi di enti locali ed introiti vari del traffico e fuori traffico;

COLONNA 4: Costi risultanti dal prodotto delle percorrenze ridotte (colonna 2 C ovvero 2 D) per il costo medio per Autobus-Km. corrispondente al minore tra quello esposto dall'Impresa e quello standard d'ufficio. Quest'ultimo è da determinare quale media ponderale ricavata dai costi di tabella stabiliti per tipo di autobus (in funzione sia della percorrenza annua media per autobus, sia della percorrenza media annua per agente del movimento) per il numero degli autobus di ciascun tipo effettivamente impiegati; la sommatoria di tali prodotti, rapportata al totale degli autobus, fornisce il costo medio ricercato. Il numero degli autobus impiegati distintamente per tipo, la percorrenza media per autobus, la percorrenza media annua per agente di movimento, nonche il costo medio ponderale, come sopra ricavato, sono da riportare sulla testata del prospetto;

COLONNA 5: Risultato di ogni singola autolinea da indicare separatamente nella colonna dell'avanzo o in quella del disavanzo. Dal totale di quest'ultima detrarre il totale dell'avanzo onde determinare il disavanzo complessivo da prendere in considerazione per le operazioni finali di perizia;

PUNTI:

A, B, C, D, E: Dal disavanzo ammissibile (totale finale colonna 5 B) si passa a quello effettivamente riconoscibile operando un abbattimento proporzionato al coefficiente di esercizio. Di tale abbattimento si riammette però una aliquota pari a quella risultante dall'incidenza degli oneri sociali. Il disavanzo così riconosciuto in via definitiva sarà da porre a confronto con i limiti massimi stabiliti, e cioè il contributo chilometrico massimo concedibile da valutare sulla base delle percorrenze delle sole autolinee in disavanzo ed il disavanzo complessivo dichiarato dall'Impresa al Quadro A — parte I, da ridurre peraltro ai 9/10.

Dei tre importi il « minore » determina il contributo liquidabile. Quando il contributo liquidabile è inferiore a quello che sarebbe risultato sulla base delle misure massime chilometriche, occorre determinare il coefficiente di liquidazione attraverso il rapporto tra i due predetti valori, coefficiente da applicare alle misure chilometriche di L. 30 e di L. 60 al fine di valutare quelle effettivamente ammesse. Queste ultime applicate a loro volta alle rispettive percorrenze delle linee in disavanzo consentono di ricavare gli importi del contributo liquidabile, riferiti alle percorrenze in zona normale ed in zone montane o depresse.

PARTE RISERVATA AL MINISTERO

ALLEGATO 3

IMPRESA

Allegata alla domanda di acconto in data

....

....

....

....

DICHIARAZIONE

La sottoscritta Impresa ....

....

con sede in ....

ad integrazione della domanda in data .... con la quale chiede un acconto sui contributi straordinari relativi agli anni 1968 e 1969 previsti dalla legge 25 febbraio 1971, n. 94, richiama tutti gli elementi riportati nei Quadri A, B e C delle dichiarazioni allegate alla domanda in data .... per ottenere i predetti contributi e dichiara:

a) di esercitare regolarmente le autolinee di concessione statale di cui è titolare e di avere ottenuto i formali atti di proroga per il 1971 delle concessioni delle autolinee medesime;

b) di aver rispettato, negli anni 1968, 1969 e 1970, i contratti di lavoro e le leggi sociali;

c) di non aver in corso richieste di nulla-osta per la cessione di tutte o di parte delle autolinee di concessione statale di cui è concessionaria;

d) di non aver intenzione di cedere ad altri tutte o parte delle autolinee anzidette nel corso degli anni 1971 e 1972, salvo specifico preventivo consenso del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile;

e) di non esservi in corso, a suo carico, procedura per la decadenza dalle concessioni statali di cui è titolare, ai sensi dell'art. 34 della legge 28 settembre 1939, n. 1822.

La sottoscritta si assume piena ed incondizionata responsabilità sulla veridicità di tutto quanto dichiarato.

Data..

L'IMPRESA
(firma del titolare o del legale rappresentante)

(5355) ....

ANTONIO SESSA, *direttore* ACHILLE DE ROGATIS, *redattore*

(1651423) Roma - Istituto Poligrafico dello Stato - G. C.